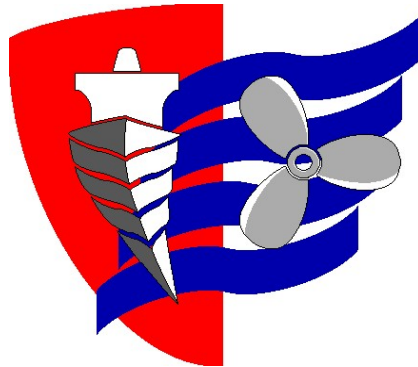


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Grado

PUERTO DEPORTIVO DE MOTRIL

Motril Marina

Para acceder al Título de Grado en

INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

Autor: Miguel Sañudo Rojas

Director: Manuel A. Andrés Roiz

JUNIO - 2021

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Grado

PUERTO DEPORTIVO DE MOTRIL

MOTRIL MARINA

Para acceder al Título de Grado en

**INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE
MARÍTIMO**

JUNIO- 2021

Índice

1	Resumen	8
2	Introducción y tipos de puertos	10
3	Puerto de Motril	13
	Situación geográfica	13
	Clima marítimo	14
	Oleaje	14
	Vientos	15
	Régimen mareal	16
	Distribución del Puerto de Motril	17
	Muelle de graneles	18
	Muelle-contradique	18
	Muelle de las azucenas	18
	Nuevo muelle en poniente	18
	Terminal Ro-Ro y muelle de costa	18
	Instalación náutico-deportiva	19
4	Legislación	20
	Título I. Disposiciones generales	20
	Regla 1. Régimen jurídico.	20
	Regla 2. Objeto de la concesión	21
	Regla 3. Ámbito espacial de la concesión	21
	Regla 4. Plazo de la concesión	21
	Regla 5. Concurrencia de otros títulos	22
	Regla 6. Constitución de la garantía definitiva o de construcción	22

Título II. Régimen de obras.....	24
Regla 7. Proyectos.....	24
Regla 8. Ejecución de las obras previstas en los proyectos.....	25
Regla 9. Plazas de ejecución de las obras.....	25
Regla 10. Replanteo y entrega.	25
Regla 11. Incumplimiento de los plazos de inicio y de terminación de las obras.....	26
Regla 12. Inspección de las obras.....	27
Regla 13. Terminación de las obras.....	27
Regla 14. Régimen de las obras no ajustadas a proyecto....	28
Regla 15. Devolución de la garantía de construcción.....	28
Regla 16. Conservación.....	28
Regla 17. Modificación de las obras durante la vigencia de la concesión.....	29
Título III. Régimen económico de la concesión.....	30
Regla 18. Tasas.....	30
Título IV. Condiciones de explotación.....	31
Regla 20. Determinación del objeto de la concesión.....	31
Regla 21. Garantía de explotación.....	31
Regla 22. Gestión de la concesión.....	32
Regla 23. Inactividad del concesionario.	32
Regla 24. Medidas preventivas y de seguridad.....	33
Regla 25. Medidas medioambientales.....	33
Regla 26. Seguros.....	34
Regla 27. Actividad mínima o tráfico mínima.	34
Regla 28. Balizamiento.....	35

Título V. Trasmisión, cesión y gravamen de la concesión	36
Regla 29. Transmisión	36
Regla 30. Cesión de la concesión.	38
Regla 31. Aspectos registrales	39
Título VI. Modificación de la concesión.....	39
Regla 32. Régimen de la modificación.....	39
Regla 33. División y unificación de la concesión	40
Título VII. Extinción de la concesión	40
Regla 34. Causas y efectos de la extinción.....	40
Regla 35. Rescate de la concesión.	42
Regla 36. Caducidad de la concesión.	43
Título VIII. Régimen sancionador.....	45
Regla 37. infracciones y sanciones	45
5 Puerto deportivo	46
Historia.....	46
Infraestructuras y servicios portuarios	48
Servicios.....	48
Tráficos	51
Tarifas.....	53
Futuros proyectos	56
6 Conclusiones.....	58

Índice de figuras

Figura 1: Plan de utilización de espacios portuarios. Aguas portuarias	14
Figura 2: Rosa de oleaje anual. Datos propagados hasta la bocana del PM15	
Figura 3: Rosa del viento en aguas profundas.....	16
Figura 4: Características de la marea a lo largo de 3 meses	16
Figura 5: Plano general del puerto de Motril	17
Figura 6: Puerto deportivo de Motril 1970	46
Figura 7: Puerto deportivo de Motril 1964.	47
Figura 8: Grúa de izado.	49
Figura 9: Grúa para pertrechos	50
Figura 10: Zona de varadero y combustible al lado.	50

Índice de ilustraciones

Ilustración 1 Comunidades costeras españolas.....	10
Ilustración 2 Instalaciones náuticas españolas	11
Ilustración 3 Condiciones físicas y de organización de los puertos m.....	11
Ilustración 4 Puertos considerados NO comerciales.....	12
Ilustración 5 Porcentaje de embarcaciones a motor frente a veleros.....	51
Ilustración 6 Porcentaje de embarcaciones matriculadas en Granada	52
Ilustración 7 Número de embarcaciones matriculadas por año y tipo	52

1 RESUMEN

En este trabajo de fin de grado trataré de explicar el puerto deportivo de Motril, desde sus características hasta su gestión. Primero haré una breve introducción de los tipos de puertos que existen y ahondaré en las características principales del puerto de Motril, su situación geográfica, clima marítimo y distribución.

El siguiente tema a tratar será la legislación del puerto y los aspectos relacionados a la gestión de una concesión.

Posteriormente, hablaré de los servicios que ofrece este puerto y sus respectivas tarifas, así como un contraste de datos recogidos personalmente y tablas elaboradas mediante la herramienta Excel.

Por último, haré una valoración personal del proyecto y los problemas que veo que tiene de cara a los proyectos futuros.

ABSTRACT

This final degree Project has been done with the purpose of explaining the features and management of the Motril's marina.

Firstly, the existent type of ports will be shortly introduced. Then, the main characteristics of Motril Port will be described in detail along with its geographical location, maritime climate and port distribution.

Afterwards, I will talk about the services offered by this port and their respective rates, as well as a contrast of data collected personally and charts made with Excel.

By last, I will do a personal opinion about the Project and the problems with the future Marina.

PALABRAS CLAVE

Puertos deportivos, legislación, gestión, tarifas, servicios portuarios, grúas, eslora, manga, muelle, dársena, concesión, boya, velero, amarre.

KEY WORDS

Marinas, legislation, managment, rates, port services, cranes, length, beam, pier, dock, concession, buoy, sailboat, moorage.

2 INTRODUCCIÓN Y TIPOS DE PUERTOS

En España debido a los más de 7000km de costas que tiene, el número de puertos deportivos respecto a otros países es mayor. Hay 25 entidades locales que disponen de estas instalaciones; Alicante, Asturias, Cantabria, Cádiz, Gerona, Guipúzcoa, Ibiza, Las palmas, Mallorca; Murcia, Pontevedra, Tarragona, Vizcaya, Almería, Barcelona, Castellón, Formentera, Granada, Huelva, La Coruña, Lugo, Menorca, Málaga, Santa cruz de Tenerife y Valencia.

Ilustración 1 Comunidades costeras españolas



Fuente: Elaboración propia

Según datos que ofrece la federación española de asociaciones de puertos deportivos y turísticos, entre todas estas provincias el número de puertos asciende a más de 350, con más de 125000 amarres (feaptd, 2021). En los últimos 30 años el incremento del número de amarres ha sido de un 250%, al igual que el tamaño de estos ha incrementado con el paso de los años, así como la eslora media de las embarcaciones matriculadas.

El número de instalaciones por Tipo y Comunidad de acuerdo a un informe del

año 2015, se desglosaba de acuerdo a los datos recogidos en el cuadro siguiente:

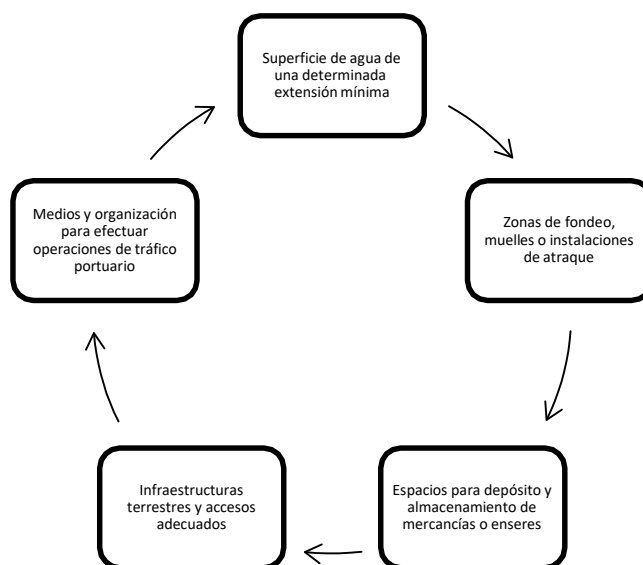
Ilustración 2 Instalaciones náuticas españolas

COMUNIDAD	FONDEADERO	DÁRSENA	PUERTO INTERIOR	PUERTO MARÍTIMO	MARINA SECA	TOTAL
Andalucía	0	13	21	25	0	59
Asturias	4	0	8	9	0	21
Baleares	5	35	7	23	0	70
Canarias	0	7	0	39	0	46
Cantabria	2	3	7	2	0	14
Cataluña	5	19	5	31	0	60
Ceuta	0	0	0	1	0	1
Galicia	34	13	13	28	0	88
Melilla	0	2	0	0	0	2
Murcia	2	5	2	14	0	23
País Vasco	2	4	11	6	0	23
Valencia	0	18	7	24	1	50
TOTAL:	54	119	81	202	1	457

Fuente: Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE 253, 2011) en su capítulo II, recoge el concepto de puerto marítimo y establece las condiciones físicas y de organización que deben disponer para su consideración como tales:

Ilustración 3 Condiciones físicas y de organización de los puertos m.



FUENTE: Ley de puertos del Estado. Elaboración propia

Y los define como “conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales, o artificiales, y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado por el desarrollo de estas actividades por la Administración competente”.

Este texto legal, incluye además el concepto de puerto comercial, estableciendo los criterios y premisas para que un determinado puerto marítimo, tenga o no dicha consideración.

Ilustración 4 Puertos considerados NO comerciales



FUENTE: Ley de Puertos. Elaboración propia

Esta descripción resalta que los puertos han dejado la característica principal de servir de zona de abrigo y fondeo a las naves y su nueva finalidad es completamente económica. Por su parte, los puertos deportivos, se regulan mediante la legislación consolidada del Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre (BOE 275, 1980). Donde se establece la clasificación de los mismos de la siguiente manera:

Puertos de invernada o puerto base: son aquellos cuyo acceso marítimo sea fácil,

con un acceso cómo por tierra y unos atraques sencillos y seguros, con medios de izada, varada, lanzamiento y remolque, tomas de agua potable y energía eléctrica, talleres de reparación, almacenes para embarcaciones y sus pertrechos, suministro de combustibles, lubricantes y accesorios. A su vez deben disponer también de servicios de correos, teléfonos, telégrafos o radio y servicios contra incendios y sus respectivas instalaciones sanitarias e higiénicas.

Puertos de escala: son aquellos en los que se accede únicamente cuando es temporada y también tiene un buen acceso por tierra. Cuenta con medios de izada de botes y varadero para emergencias, taller para pequeñas reparaciones, tomas de agua potable y energía eléctrica, así como suministros de combustibles y lubricantes y medios contra incendios y las adecuadas instalaciones sanitarias e higiénicas.

La construcción de un puerto deportivo puede llevarse a cabo por las Comunidades autónomas, por clubes náuticos u otros deportivos y demás personas jurídicas o naturales de nacionalidad española. La concesión de construcción normalmente lleva la de explotación también. La ley prevé un procedimiento estricto en lo referido a los trámites necesarios para la construcción, explotación, etc. procedimiento previsto en los artículos 11 y 15 de la Ley de Puertos Deportivos (BOE 275, 1980).

3 PUERTO DE MOTRIL

Situación geográfica

El puerto de Motril se encuentra al Sur de la Península Ibérica, siendo su posición geográfica Longitud 3° 31´30" Oeste y Latitud 36°43´06" Norte.

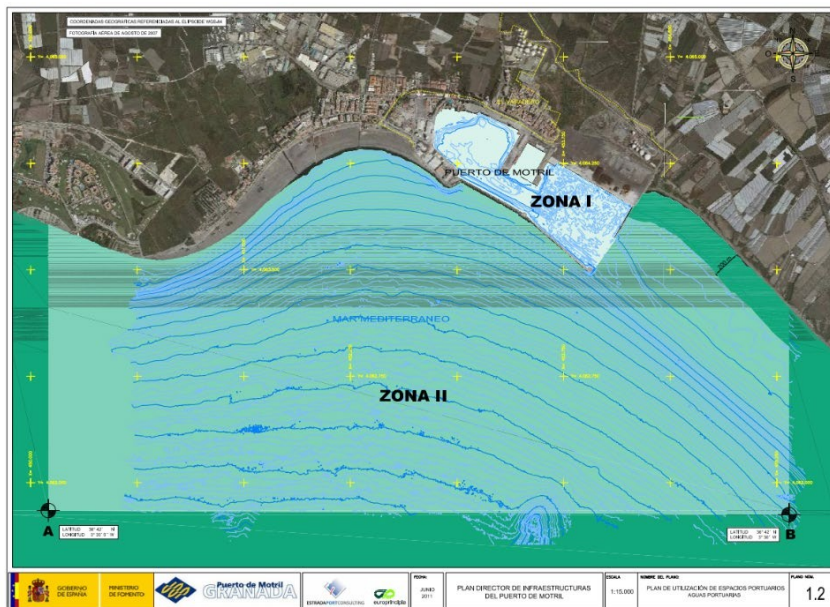
Al estar situado en el centro del Mar de Alborán ofrece una conexión privilegiada con los puertos del Norte de África Occidental, tales como Nador y Melilla (90mn), Alhucemas (85mn) y Tánger-Med (119 mn).

Por el lado terrestre, el puerto de Motril se encuentra a 3km al Sur de la ciudad de Motril y resulta ser el puerto del sur de España más cercano por carretera a Madrid, 492km que se pueden hacer por la autovía A-44 conectando Motril con Granada y Jaén y luego se convierte en la Autovía A-4 que conecta con Ciudad Real y, finalmente, Madrid.

La superficie de flotación de del PM son las siguientes:

Para la Zona I 60,9 ha divididas en Comercial 56 ha, Pesquera 3,4 ha y deportiva 1,5 ha. Para la zona II 1002 ha ("www.apmotril.com," 2021)

Figura 1: Plan de utilización de espacios portuarios. Aguas portuarias



FUENTE: Ministerio De Fomento

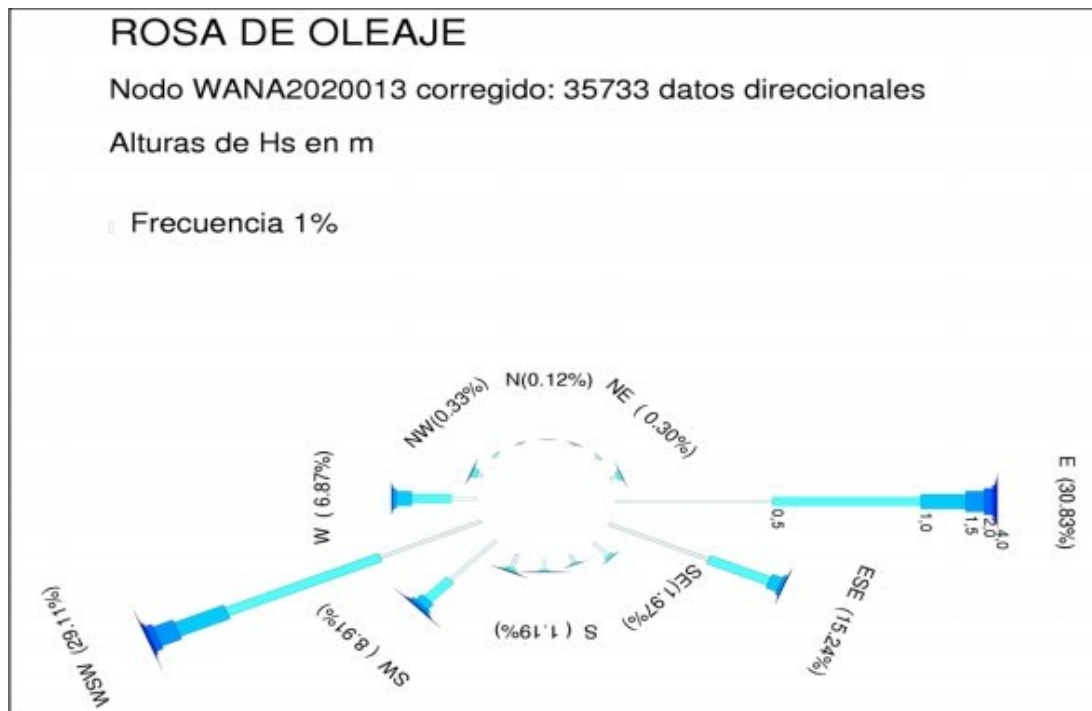
Clima marítimo

Oleaje

La distribución del oleaje queda caracterizada mediante la rosa de oleaje. En aguas profundas, las direcciones dominantes son del E y W, con muy poca frecuencia los sectores más próximos al N y al S; los sectores más frecuentes son los E, ESE y WSW.

La siguiente rosa de oleaje se hace recogiendo los datos obtenidos del punto Wana 2020013 que se encuentra frente al PM y corregidos con la información existente de la Boya Exterior del Cabo de Gata.

Figura 2: Rosa de oleaje anual. Datos propagados hasta la bocana del PM



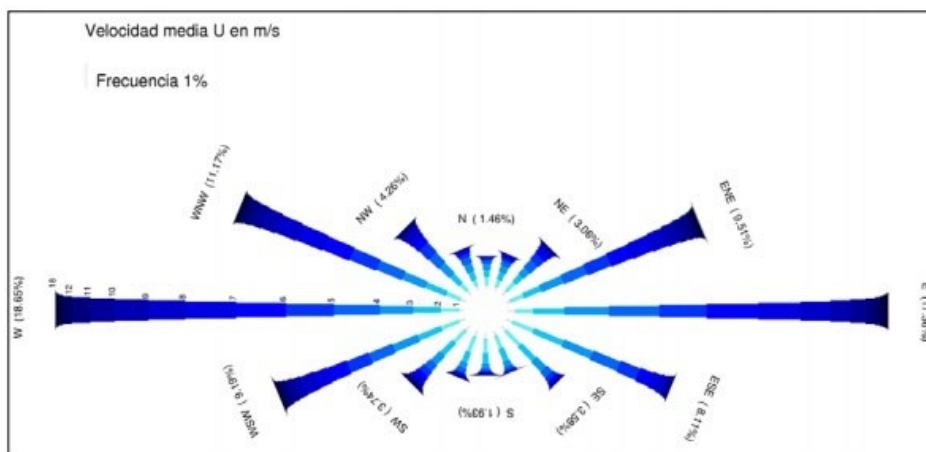
FUENTE: Autoridad Portuaria Motril

Observamos que los sectores SE, tiene un 50% de presentación, esto se debe a la transformación del oleaje procedente de los sectores E, ESE, y SE en aguas profundas, que alcanzan la bocana del PM con dirección SE. y WSW con 34% son los más frecuentes en la bocana del PM. Cabe destacar el poco peso que tiene los sectores SSE, S y SSW en la bocana que no llegan a un 2%.

Vientos

En cuanto al viento en el PM los regímenes de viento dominantes son de dirección SW y los regímenes reinantes son de dirección SE, con frecuencias de presentación de 18% y 35 nudos de velocidad máxima.

Figura 3: Rosa del viento en aguas profundas.



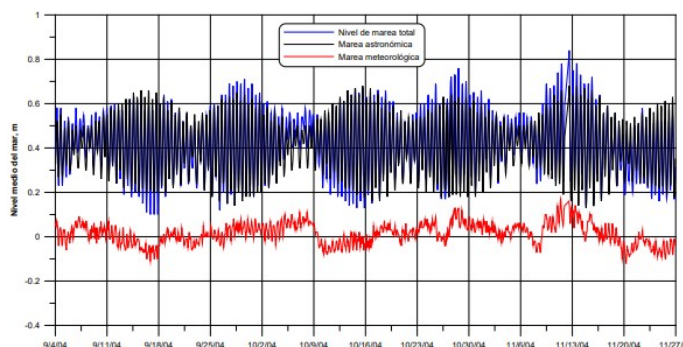
FUENTE: Autoridad Portuaria Motril

Régimen mareal

La información de las 5 mareas se ha obtenido del mareógrafo 2 del PM ubicado en el extremo Sur del Muelle de Levante. La marea astronómica registrada presenta unas características de tipo semi-diurna, con una marea máxima de 70 cm, mientras que los niveles de marea meteorológica oscilan entre 0,3m y -0,35 m.

En la siguiente figura a modo de ejemplo se muestra un periodo de 3 meses de registro del mareógrafo.

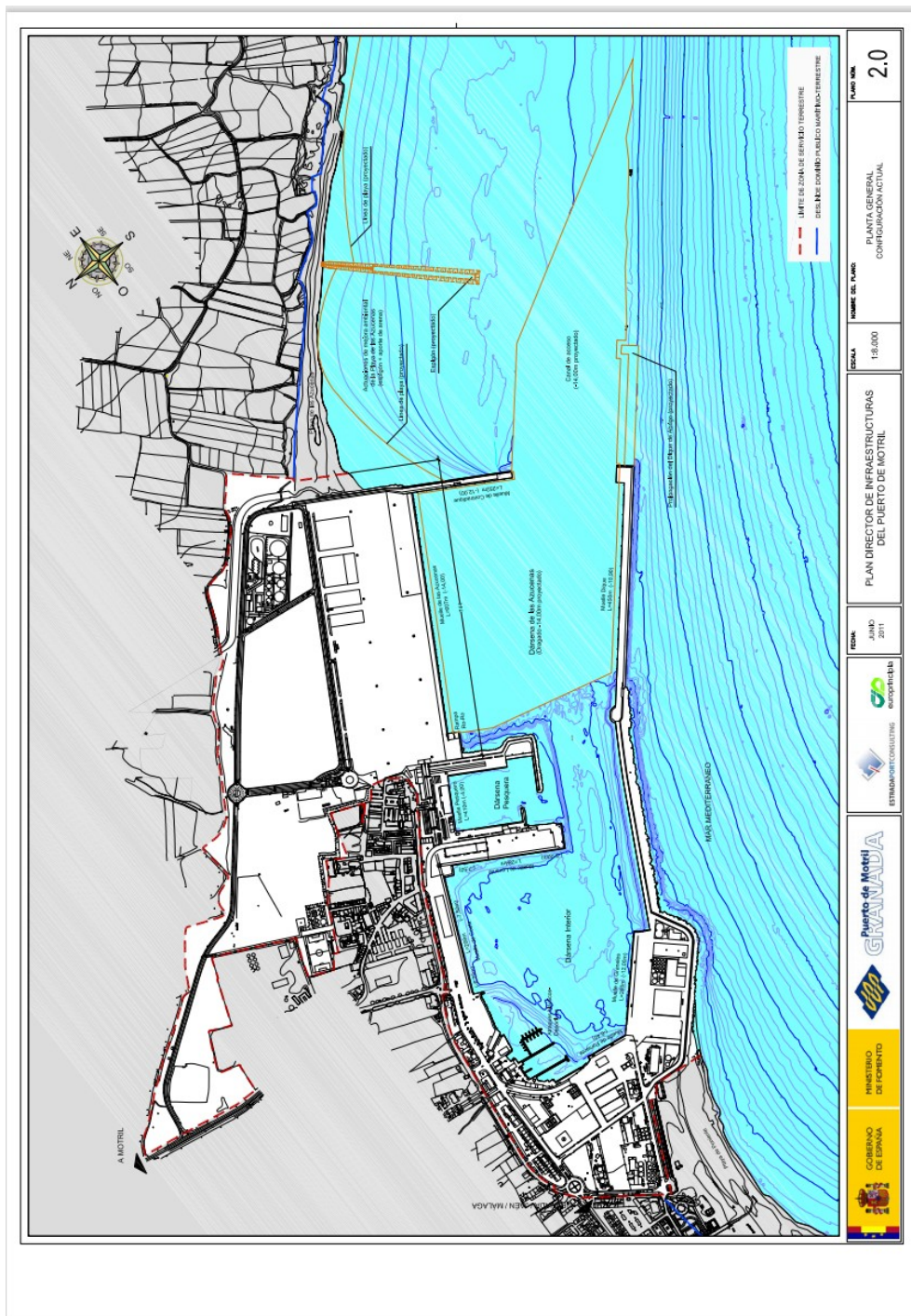
Figura 4: Características de la marea a lo largo de 3 meses.



FUENTE: Autoridad Portuaria Motril

Distribución del Puerto de Motril

Figura 5: Plano general del puerto de Motril



FUENTE: Ministerio de fomento

El puerto de Motril tiene una superficie de flotación de 56 Ha para la zona comercial, 3,4 Ha para la zona pesquera y 1,5Ha para la deportiva. La canal de entrada tiene un ancho de 100 m. con una longitud de 700 m. y un calado de 14m. La zona comercial se divide en muelle de graneles, muelle-contradique, muelle de las azucenas, muelle en poniente y terminales roro y muelle de costa.

Muelle de graneles

Se trata de un muelle de 250 metros de longitud y 12 metros de calado, sin embargo, actualmente tan solo atracan buques con un calado máximo de 9,2 metros ya que la dársena tiene la profundidad limitada a 10 metros.

Muelle-contradique

Es un muelle con una línea de atraque de 120 metros de longitud y 5,5 metros de calado donde operan graneles líquidos.

Muelle de las azucenas

Se trata de una terminal multiusos. Tanto graneles sólidos como mercancía general es su principal tráfico, así como buques Ro-Ro gracias a su rampa de poniente. Se diferencias dos zonas: un atraque de 260 metros de longitud para graneles sólidos y dos atraques de 325 metros para mercancía general y contenedores.

Nuevo muelle en poniente

Este muelle se destina al tráfico de cruceros.

Terminal Ro-Ro y muelle de costa

Este muelle está diseñado para el uso de las líneas regulares con el Norte de África de los buques Ferry de alta capacidad de pasaje.

Instalación náutico-deportiva

El puerto de Motril dispone de una zona de uso deportivo de aproximadamente 1,5 Ha, de los cuales 1 ha se dedican a la actividad náutico-pesquera exclusivamente y las otras 0,5 ha a área técnica de reparación, varadero y avituallamiento de barcos.

Esta zona se encuentra situada entre los muelles de Costa y Poniente. El conjunto de instalaciones náutico-deportivas con las que cuenta el PM está formado por los edificios e instalaciones del Club Náutico, un muelle anexo al muelle de Poniente y cuatro pantalanes y dos rampas varadero. Además, en la zona pueden fondear un número considerable de embarcaciones de manera ordenada.

Se cuenta con una longitud de línea de atraque de aproximadamente 670 metros incluyendo pantalanes y muelle.

Los puestos de atraque se distribuyen en dos pantalanes fijos (P1 y P3) y un pantalán flotante en forma de L (P4 y P5). Adicionalmente, entre el muelle M1 y P2 se distribuye el resto de la flota deportiva.

Además, las instalaciones náutico-deportivas del puerto de Motril cuentan con una pequeña rampa de varada y una grúa de 15t, además de una pequeña área técnica.

4 LEGISLACIÓN

Los puertos andaluces tienen un impacto importante en la economía de la comunidad debido a la alta actividad que tienen y el turismo, por ello se debe regular el espacio físico ocupado por los puertos y los servicios públicos prestados. Motril al ser un puerto de interés general el Estado se reserva la competencia exclusiva del puerto según el artículo 149.1.20ª de la Constitución Española, de 27 de diciembre de 1978. Son 8 títulos los que dividen el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesión administrativa de náutico deportiva y reparación de buques en la dársena interior del puerto de Motril (BOE 83, 2008).

Título I. Disposiciones generales.

Regla 1. Régimen jurídico.

Las concesiones demaniales en la zona de servicio de los puertos de interés general se registrarán por la orden FOM/938/2008, de 27 de marzo (BOE 83, 2008) y en lo previsto por la ley 33/2010 de 5 de agosto (BOE 191, 2010); la Ley 2/2011, de 5 de septiembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE 253, 2011), el presente pliego de condiciones generales y demás disposiciones de aplicación (González-Méndez, 2010) .

La utilización del dominio público portuario concedido se sujetará a lo establecido en dichas leyes, en el Reglamento de explotación y policía y en las correspondientes ordenanzas portuarias. En lo no previsto en las anteriores disposiciones serán de aplicación la legislación de costas.

A falta de normas especiales o en caso de insuficiencia de estas, las concesiones sobre bienes del dominio público portuario se registrarán por las disposiciones de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (BOE 264, 2003)

El otorgamiento de las concesiones demaniales portuarias no implica cesión de la titularidad del dominio público que corresponde al Estado, ni de las facultades anejas a la misma y se entienden otorgadas salvo los derechos preexistentes y sin perjuicio de tercero.

Regla 2. Objeto de la concesión.

El Objeto de este concurso es la adjudicación, en régimen de concesión administrativa, de una superficie total de 8.899 m², divididos en 2.842,00 m² de lámina de agua, 1.962 m² destinados a la reparación de buques y 4.095 m² de superficie terrestre para la explotación náutico - deportiva de la zona, en concreto con los siguientes usos: marina seca para almacenamiento de embarcaciones, realización de actividades náutico-deportivas, taller de reparaciones y zona de varada y botadura, así como zona de aparcamientos.

Regla 3. Ámbito espacial de la concesión.

La concesión tiene una superficie total de 8.899 m², divididos en 2.842,00 m² de lámina de agua, 1.962 m² destinados a la reparación de buques y 4.095 m² de superficie terrestre en la que existen tres naves y superficie descubierta, tal como se refleja en el plano adjunto. La superficie se encuentra situada entre los muelles de costa y poniente, frente al edificio de la Aduana del Puerto de Motril.

Regla 4. Plazo de la concesión.

La concesión demanial sobre la parcela y naves referidas se otorga por un plazo de diez años, prorrogables por años sucesivos hasta un máximo de cinco años.

El computo de este plazo se iniciara el día siguiente al de la fecha de notificación al concesionario de la resolución de otorgamiento de la concesión, si bien en los supuestos previstos en el artículo 106.3 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto, el término inicial

del plazo de vigencia de la concesión coincidirá con la fecha de extinción de la concesión precedente o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria, según los casos.

El otorgamiento de cada una de las prórrogas tendrá carácter discrecional, debiendo la Autoridad Portuaria motivar las razones que justifican su otorgamiento y siempre que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

Regla 5. Concurrencia de otros títulos.

El otorgamiento de la concesión no exime a su titular de la obtención y mantenimiento en vigor de las licencias, permisos y autorizaciones legalmente procedentes, ni del pago de los tributos que le sean de aplicación, incluyendo el impuesto sobre bienes inmuebles que le corresponda.

Asimismo, el concesionario vendrá obligado a cumplir las disposiciones vigentes que afecten al dominio público concedido y a las obras y actividades que en el mismo se desarrollen, especialmente, las correspondientes a licencias y prescripciones urbanísticas, así como las relativas a las zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional, sin que las obras que se ejecuten puedan ser obstáculo al ejercicio de las competencias que en materia de seguridad, vigilancia, lucha contra la contaminación u otras correspondan a la Administración.

De igual modo, el titular de la concesión estará sujeto a la obligación de formalizar las declaraciones conducentes a la incorporación en el catastro inmobiliario de los inmuebles objeto de concesión y sus alteraciones de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del catastro inmobiliario.

Regla 6. Constitución de la garantía definitiva de construcción.

En el caso de que la concesión no comprenda la ejecución de obras e instalaciones no será necesaria la constitución de la garantía de construcción y se devolverá la garantía provisional en el plazo del mes siguiente a la constitución de la garantía de explotación prevista en la regla 21.

Para los supuestos de ejecución de obras previstas en la concesión, dentro del plazo de 30 días contados desde el siguiente a la notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión, el concesionario deberá consignar, a disposición del Presidente de la Autoridad Portuaria, la garantía de construcción, equivalente al 5% del presupuesto total de las obras e instalaciones adscritas a la concesión incluidas en el proyecto, en efectivo, valores, aval bancario o seguro de caución, de conformidad con el artículo 120 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto, pudiendo la Autoridad Portuaria exigir en su formalización otros requisitos que estime convenientes.

La garantía de construcción responderá, no solo de la ejecución de las obras, sino también del resto de las obligaciones derivadas de esta concesión.

Si el concesionario no constituye la garantía definitiva en el plazo establecido para este fin, se entenderá que renuncia a la concesión, con pérdida de la garantía provisional.

Si el interesado desistiera injustificadamente, a juicio de la Autoridad Portuaria, de la petición o renunciará al título, perderá la garantía constituida.

Si el concesionario no desea retirar la garantía provisional puede completar esta hasta la cantidad que sea exigible.

Si la Autoridad Portuaria ejecutase, parcial o totalmente, la garantía de construcción, el concesionario queda obligado a completarla o reponerla en el plazo de un mes contado a partir de la notificación de la disminución de su importe. El incumplimiento de esta obligación será causa de caducidad de la concesión.

Título II. Régimen de obras.

Regla 7. Proyectos.

Las obras se realizarán con arreglo al proyecto según el cual ha sido otorgada la concesión que, si tuviese el carácter de básico, deberá ser completado por el proyecto de construcción. Los proyectos han de ser suscritos por profesional legalmente habilitado y visados por el colegio profesional correspondiente con indicación de fecha y número.

A estos efectos, se entenderá por proyecto básico el proyecto que, a juicio de los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria, no definiera suficientemente las obras con el detalle necesario para su ejecución. En este supuesto, el concesionario deberá presentar el proyecto de construcción con antelación suficiente respecto del inicio de ejecución de las obras y, en todo caso, dentro del plazo que determine la Autoridad Portuaria.

Este proyecto de construcción deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria. A este fin, los servicios técnicos competentes de la Autoridad Portuaria deberán comprobar que es completo, que no altera el proyecto básico y que resulta suficiente para la ejecución de las obras. Si dichos servicios estimaran que el proyecto es incompleto, el concesionario deberá completarlo debidamente.

En el caso de ocupación de espacios de agua el proyecto incluirá, cuando proceda, el balizamiento que corresponda.

En el caso de que el proyecto de construcción altere el proyecto básico, la Autoridad Portuaria podrá adoptar alguna de las siguientes decisiones: a) Obligar a que el concesionario adapte el proyecto de construcción al básico en el plazo fijado al efecto; b) Modificar la concesión de acuerdo con el procedimiento legal que corresponda, salvo que afecte al principio de concurrencia en el otorgamiento de la concesión.

Si el concesionario no adapta el proyecto de construcción al proyecto básico en el plazo señalado, la Autoridad Portuaria procederá a incoar expediente de caducidad de la concesión.

Regla 8. Ejecución de las obras previstas en los proyectos.

La ejecución de las obras deberá ajustarse al proyecto de construcción y se llevará a cabo bajo el exclusivo riesgo y responsabilidad del concesionario, que deberá designar, antes de la iniciación de las obras, como director de las mismas a un técnico competente, condición que se acreditará ante la Autoridad Portuaria, mediante el correspondiente certificado del colegio profesional respectivo sobre el registro del nombramiento de director de las obras.

El concesionario deberá cumplir las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titular del centre de trabajo de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

Regla 9. Plazas de ejecución de las obras.

La ejecución de las obras se iniciará y finalizará en los plazos que se indiquen en el título concesional. El término inicial de dichos plazos se computará desde el día siguiente a la fecha de inicio de la concesión según lo previsto en la regla 4.

En el caso de que la concesión incluya obras de relleno de espacios de agua, el título concesional especificara el plazo en que estas obras hayan de quedar finalizadas a contar desde el día siguiente al de inicio del plazo de la concesión.

Regla 10. Replanteo y entrega.

Para que las obras puedan comenzarse dentro del plazo fijado al efecto, el concesionario solicitará por escrito de la Autoridad Portuaria con la suficiente

antelación el replanteo, que se practicará por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria competentes, en presencia del interesado, que podrá acudir asistido por técnico designado al efecto, levantándose acta y plano, en los que se consignará la superficie total otorgada por la concesión, correspondiendo al Director de la Autoridad Portuaria su aprobación, si precede. Asimismo, deberá concretarse, en su caso, la superficie correspondiente a los espacios de agua a rellenar.

El dominio público objeto de concesión se entregará en las condiciones existentes a la fecha de otorgamiento.

Regla 11. Incumplimiento de los plazos de inicio y de terminación de las obras.

Si, transcurrido el plazo señalado de conformidad con la Regla 9 para el comienzo de las obras, estas no se hubiesen iniciado, la Autoridad Portuaria iniciará expediente de caducidad de la concesión, salvo que, a solicitud del concesionario, la Autoridad Portuaria aprecie la concurrencia de causa que justifique el otorgamiento de prórroga del plazo.

En los supuestos en los que el concesionario acredite que no puede iniciar las obras en el plazo establecido ante la imposibilidad de obtener las licencias, permisos u autorizaciones necesarias, por causas no imputables al mismo, este podrá renunciar a la concesión, en cuyo caso se le devolverá la garantía de construcción. En el caso de que no renuncie a la concesión, la Autoridad Portuaria iniciará el expediente de caducidad la misma.

Si el concesionario incumpliera el plazo de terminación de las obras, fijado con arreglo a la Regla 9, la Autoridad Portuaria iniciará el expediente de caducidad de la concesión, salvo que, a petición del concesionario, la Autoridad Portuaria aprecie la concurrencia de causa que justifique el otorgamiento de prórroga del plazo.

En todo caso, la declaración de caducidad de la concesión implicará la pérdida

de la garantía de construcción.

Regla 12. Inspección de las obras.

La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar, en todo momento, la ejecución de las obras, para comprobar si las mismas se ajustan al proyecto. Si se apreciara la existencia de defectos en las obras, se comunicará al titular de la concesión tal circunstancia y la Autoridad Portuaria podrá acordar la paralización de las obras hasta que se subsanen los defectos observados. Si como consecuencia de la inspección de las obras se constatase la existencia de desviaciones en dichas obras en relación con el proyecto, se aplicará lo dispuesto en la regla 14.

Regla 13. Terminación de las obras.

Terminadas las obras, el concesionario solicitará por escrito de la Autoridad Portuaria el reconocimiento de las mismas, que se practicará por los servicios técnicos competentes de la Autoridad Portuaria con asistencia del concesionario, quien podrá acudir acompañado por el técnico designado al efecto, levantándose plano y acta de reconocimiento final, que serán elevados al director de la Autoridad Portuaria para su aprobación, si precede.

En el caso de ejecución de obras de relleno, cuyo plazo de terminación expire con anterioridad a las restantes obras de la concesión, el concesionario solicitará por escrito a la Autoridad Portuaria el reconocimiento de la finalización de dichas obras de relleno, levantándose acta y plano de las mismas, en tanto sean conformes con el título otorgado y el proyecto aprobado.

En el acta de reconocimiento final se recogerán las superficies que correspondan a cada clase de bien ocupado, desglosando, en su caso, la superficie de los rellenos realizados, así como la superficie de terreno consolidado y mejorado, a los efectos de aplicar las tasas y bonificaciones correspondientes.

En el caso de que se haya previsto la realización de obras por fases, a la

terminación de cada una de ellas se levantara acta de reconocimiento final correspondiente a las obras de la fase ejecutada. Estas actas se sujetarán al régimen previsto en los párrafos anteriores.

Regla 14. Régimen de las obras no ajustadas a proyecto.

En el caso de que las obras construidas difieran de las obras definidas en el proyecto, y tales diferencias pudieran implicar una modificación de la concesión otorgada, se deberá elevar el plano y el acta de reconocimiento final a la consideración del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, quien podrá adoptar alguna de las siguientes decisiones: a) ordenar al concesionario que adapte las obras al proyecto aprobado en el plazo fijado al efecto; b) modificar la concesión por el procedimiento legal que corresponda, siempre que no se altere el principio de concurrencia en el otorgamiento de la concesión.

En el caso de que el concesionario no adaptase las obras al proyecto aprobado en el plazo señalado, la Autoridad Portuaria incoará expediente de caducidad de la concesión.

Regla 15. Devolución de la garantía de construcción.

La garantía de construcción se devolverá al concesionario, a instancia de este, una vez transcurrido un mes, según lo previsto en el artículo 118.4 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto, desde que haya sido aprobada el acta de reconocimiento final de las obras y siempre que se haya constituido la garantía de explotación a la que se hace referencia en la regla 21.

Regla 16. Conservación.

El concesionario queda obligado a conservar las obras y dominio público concedido en perfecto estado de uso, limpieza, higiene y ornato, realizando a su cargo, las reparaciones ordinarias y extraordinarias que sean precisas.

La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar, en todo momento, el estado de conservación de las obras y dominio público concedido, así como ordenar las obras de mantenimiento y/o reparación que deban realizarse, quedando obligado el concesionario a ejecutarlas a su cargo en el plazo que se le señale.

Si el concesionario no realizara dichas obras en el plazo establecido, la Autoridad Portuaria incoará el expediente sancionador correspondiente, sin perjuicio de iniciar el expediente de caducidad del título.

Asimismo, la Autoridad Portuaria podrá proceder, previo apercibimiento, a la ejecución subsidiaria de las obras a cargo del concesionario, de conformidad con los artículos 95 y 98 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

La destrucción de todas o de la mayor parte de las obras autorizadas por la concesión, debida a caso fortuito o fuerza mayor, dará derecho al concesionario a optar entre la extinción de la concesión sin indemnización alguna, o la reconstrucción de las obras a su cargo en la forma y plazo que le señale la Autoridad Portuaria, sin que, en este último supuesto, se altere el plazo concesional inicialmente señalado.

Si la destrucción ocurriese por dolo o culpa del concesionario o personas que de él dependan, la Autoridad Portuaria incoará el expediente sancionador correspondiente, así como iniciará los trámites para declarar la caducidad del título.

Regla 17. Modificación de las obras durante la vigencia de la concesión.

Durante la vigencia de la concesión el titular de esta no podrá realizar ninguna modificación o ampliación de las obras sin la previa autorización de la Autoridad

Portuaria de conformidad con lo dispuesto en el artículo 113 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto. El incumplimiento de esta condición será causa de caducidad de la concesión.

Título III. Régimen económico de la concesión

Regla 18. Tasas.

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto, el título concesional reflejará la cuantía de las tasas de ocupación privativa del dominio público portuario y por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, incluyendo las bonificaciones que resulten de aplicación. Asimismo, en el título concesional se indicará la periodicidad con la que han de liquidarse las citadas tasas portuarias, especificando en qué casos serán exigibles por adelantado, sin que se pueda establecer un plazo de liquidación superior a un año.

En la cuota a ingresar de la tasa no están incluidos los impuestos indirectos a los que esté sujeta la concesión.

Las cuantías de las tasas portuarias se actualizarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, y demás normas de aplicación.

Regla 19. Gastos derivados del otorgamiento de la concesión.

Los gastos originados por los anuncios de la información pública y de la resolución de otorgamiento de la concesión serán por cuenta del concesionario.

Título IV. Condiciones de explotación

Regla 20. Determinación del objeto de la concesión.

La concesión se destinará exclusivamente al objeto definido en el título de otorgamiento, sin que pueda utilizarse el dominio público concedido, ni las obras en ejecutadas, para usos distintos de los expresados en la concesión.

El título concesional incorporará además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público, las referidas a la actividad o a la prestación del servicio de acuerdo con lo previsto en el artículo 106.4 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto.

El desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título concesional será causa de caducidad de la concesión.

Regla 21. Garantía de explotación.

En el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la notificación de la aprobación del reconocimiento final de las obras o, en su caso, de las fases que correspondan, el concesionario deberá consignar una garantía de explotación que no podrá ser inferior a la mitad del importe anual de las tasas que ha de abonar el concesionario ni superior al importe anual de las mismas. El título concesional habrá de expresar la cantidad a la que asciende la garantía de explotación, que se consignará en efectivo, valores, aval bancario o seguro de caución, a disposición del presidente dela Autoridad Portuaria en los términos establecidos por el artículo 120.1 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto.

En el caso de que la concesión no comprenda la ejecución de obras, la garantía de explotación se constituirá en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al

de notificación del otorgamiento de la concesión en los mismos términos establecidos en el párrafo precedente.

Esta garantía de explotación responderá de todas las obligaciones derivadas de la concesión, de las sanciones que por incumplimiento de las condiciones de la misma se puedan imponer al titular de la concesión y de los daños y perjuicios que tales incumplimientos puedan ocasionar.

Si la Autoridad Portuaria ejecutase, parcial o totalmente, la garantía de explotación, el concesionario queda obligado a completarla o reponerla en el plazo de un mes contado a partir de la notificación de la disminución de su importe. El incumplimiento de esta obligación será causa de caducidad de la concesión.

La garantía de explotación se actualizará cada cinco años en función del importe de las tasas en la fecha de actualización.

Regla 22. Gestión de la concesión.

El concesionario gestionara la concesión a su riesgo y ventura. En ningún caso, la Autoridad Portuaria será responsable de las obligaciones contraídas por el concesionario ni de los daños o perjuicios causados por este a terceros.

Todo el personal necesario para la explotación de la concesión será por cuenta y a cargo del concesionario. También serán a su cargo los gastos de suministro de electricidad, agua, teléfono, recogida de basuras, otros servicios necesarios para el desarrollo de la actividad y todos los gastos que esta ocasione. Igualmente, será a cuenta del concesionario la contratación de aquellos suministros, las acometidas y el pago de los tributos correspondientes.

Regla 23. Inactividad del concesionario.

La falta de utilización, durante un período de 12 meses, de las obras y bienes de dominio público concedidos, será motivo de caducidad de la concesión, a no ser que

obedezca a justa causa.

Corresponde a la Autoridad Portuaria valorar las causas alegadas por el concesionario para justificar la falta de uso de la concesión. A tal efecto, el concesionario queda obligado, antes de que transcurran los doce meses, a poner en conocimiento de la Autoridad Portuaria las circunstancias que motiven la falta de utilización de bienes concedidos y obras autorizadas. Si el concesionario no justifica, adecuadamente, a juicio de la Autoridad Portuaria, la falta de utilización de las obras y bienes de dominio público concedidos, esta incoará expediente de caducidad de la concesión.

Regla 24. Medidas preventivas y de seguridad.

El concesionario deberá cumplir las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titular del centro de trabajo de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

De acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre prevención y control de emergencias, el concesionario deberá facilitar a la Autoridad Portuaria un informe de seguridad que será tenido en cuenta por dicho organismo portuario para la elaboración del plan de emergencia interior del puerto, así como cumplir con el resto de las obligaciones que le corresponda en esta materia.

Asimismo, el concesionario adoptara las medidas exigidas por la normativa aplicable sobre protección de instalaciones portuarias.

Regla 25. Medidas medioambientales.

El título concesional fijará las condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan, incluyendo las necesarias medidas correctoras y, en caso de que fuera preceptiva, las condiciones o prescripciones establecidas en la correspondiente resolución del Ministerio de Medio Ambiente.

Los vertidos de las aguas residuales y de las procedentes de lavado de depósitos o de escorrentía superficial deberán cumplir con las normas vigentes en materia de vertidos. Cuando las instalaciones no satisfagan las normas aplicables, el concesionario estará obligado a adoptar, en los plazos que se le señalen por la autoridad competente, las medidas correctoras necesarias para que se cumplan dichas normas.

De conformidad con el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, el titular de la concesión, si la actividad que se realiza en la misma es potencialmente contaminante, deberá cumplir con las obligaciones que le imponga dicho real decreto y demás normas aplicables. A estos efectos, el titular de la concesión elaborará, con carácter previo a la extinción de la misma, un informe de situación del suelo que permita evaluar el grado de contaminación del mismo y lo pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria.

Regla 26. Seguros.

El concesionario suscribirá los seguros que sean obligatorios para el ejercicio de su actividad. En su caso, deberá suscribir un seguro o presentar un aval u otra garantía financiera equivalente que cubra los daños derivados del ejercicio de su actividad que puedan afectar a las obras o instalaciones objeto de la concesión.

Regla 27. Actividad mínima o tráfico mínima.

Con el fin de garantizar una explotación razonable del dominio público otorgado, el título concesional incorporará una cláusula de actividad mínima o de tráfico mínimo de obligado cumplimiento para el concesionario a partir de la fecha de reconocimiento de las obras en el caso de que la concesión comprenda la ejecución de obras o, en

otro caso, desde la fecha de inicio de la concesión.

Si el concesionario incumpliera la cláusula de tráfico mínimo deberá abonar a la Autoridad Portuaria, con carácter de penalización, la cantidad que el título establezca aplicada a la diferencia entre el tráfico mínimo y el tráfico real.

Cuando la actividad de la concesión no fuese cuantificable en términos de tráfico, el concesionario quedara obligado a realizar un volumen mínimo de facturación, que se hará constar en el título concesional, a partir de la fecha de reconocimiento de las obras en el caso de que la concesión comprenda la ejecución de obras o, en otro caso, desde la fecha de inicio de la concesión.

Si el concesionario incumpliera la obligación relativa al volumen mínimo de facturación, deberá abonar a la Autoridad Portuaria, con carácter de penalización, la cantidad que el título concesional establezca, aplicada a la diferencia entre la facturación mínima establecida y la realmente realizada.

El título concesional regulará las condiciones en que el incumplimiento de la cláusula de actividad mínima o tráfico mínimo, según corresponda, determinará la caducidad de la concesión.

Regla 28. Balizamiento.

En el caso de ocupación de espacios de agua, será a cuenta del concesionario la instalación y mantenimiento del balizamiento de las obras e instalaciones concesionadas de conformidad con el artículo 91 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto.

El concesionario estará obligado a comunicar las incidencias que se produzcan en el servicio de señalización marítima al Instituto Hidrográfico de la Marina u órgano competente, a los efectos de su difusión cuando proceda, a través de los avisos a navegantes. Asimismo, se deberá comunicar a Puertos del Estado.

Título V. Trasmisión, cesión y gravamen dela concesión

Regla 29. Transmisión.

En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado, podrán subrogarse, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en los derechos y obligaciones de aquel en el plazo de un año. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Autoridad Portuaria concedente se entenderá que renuncian a la concesión.

Si fuesen varios los herederos, la Autoridad Portuaria podrá exigirles que designen un representante a todos los efectos.

De conformidad con el artículo 117 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto, el concesionario, podrá transmitir por actos ínter vivos la concesión otorgada, previa autorización expresa de la Autoridad Portuaria, si se cumplen las condiciones establecidas en el apartado 3 de dicho artículo. A estos efectos, quien se subroga en su posición asumirá todos los derechos y obligaciones que se deriven de la concesión, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre. La Autoridad Portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Dicho plazo se computará, en el supuesto del tanteo, desde que la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y formas de pago. Y, en el caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso la Autoridad Portuaria.

La enajenación de las acciones, participaciones o cuotas de una sociedad, comunidad de bienes u otros entes sin personalidad jurídica que tengan como actividad principal la explotación de la concesión, exigirá la autorización de la

Autoridad Portuaria siempre que pueda suponer que el adquirente obtenga una posición que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de dicha sociedad o comunidad.

En el supuesto de que la concesión tenga por objeto la prestación de un servicio portuario básico o el desarrollo de una actividad o servicio comercial directamente relacionado con la actividad portuaria, la transmisión no podrá ser autorizada cuando el adquirente sea titular de una concesión con el mismo objeto o tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en una sociedad o comunidad titular de una concesión cuyo objeto sea el mismo, siempre que ostente una posición dominante en la actividad objeto de la concesión dentro del puerto o cuando como consecuencia de la adquisición pueda adquirirla.

Para la determinación de las situaciones de influencia efectiva en la gestión o control de una entidad y de tenencia de posición dominante en el puerto se estará a lo dispuesto en el artículo 70.1 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto.

Si la sociedad titular de una concesión cambia de denominación social estará obligada a notificarlo a la Autoridad Portuaria.

Cuando la persona jurídica titular de una concesión se fusione con otra o se escinda se considerará que se ha producido un cambio de titularidad, siendo necesaria la previa autorización expresa de la Autoridad Portuaria.

Si el adjudicatario de una concesión mediante remate judicial o administrativo, o los herederos de un concesionario, no cumpliesen los requisitos establecidos en el artículo 117 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto, los nuevos titulares de la concesión deberán transferirla, en el plazo de 12 meses, a un nuevoconcesionario que, a estos efectos, no presente limitación alguna.

Asimismo, en caso de adjudicación de la concesión mediante remate judicial o

administrativo, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que la Autoridad Portuaria tenga conocimiento de dicha adjudicación.

Regla 30. Cesión de la concesión.

El título concesional podrá establecer las condiciones en las que el concesionario pueda ceder a un tercero el uso, total o parcial, de la misma, previa autorización de la Autoridad Portuaria. En todo caso, para que la Autoridad Portuaria autorice la cesión del uso de la concesión se deberán cumplir al menos las siguientes condiciones:

- a) Que el cesionario reúna los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de cesión.*
- b) Que se de conocimiento por escrito a la Autoridad Portuaria del contrato de cesión con anterioridad a su celebración.*
- c) Que el concesionario-cedente se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.*
- d) Que no se originen situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto, en la prestación de los servicios portuarios básicos o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria en los términos que establece el artículo 117.4 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto.*

En ningún caso serán autorizadas cesiones del cesionario a favor de terceros.

Para que la Autoridad Portuaria autorice la cesión del uso total de la concesión deberá haber transcurrido, al menos, el plazo de un año desde su fecha de otorgamiento. En el caso de cesión del uso total el cesionario quedará subrogado en todos los derechos y obligaciones que correspondan al cedente.

Regla 31. Aspectos registrales.

La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser autorizada previamente por la Autoridad Portuaria, cumpliendo con lo dispuesto en la legislación hipotecaria.

No se inscribirá en el registro de la propiedad la transmisión de las concesiones, o la constitución de derechos reales sobre las mismas, sin que se acompañe certificación de la Autoridad Portuaria acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos en el artículo 117 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto, y de las cláusulas de la concesión.

Título VI. Modificación de la concesión

Regla 32. Régimen de la modificación.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar, a solicitud del titular, modificaciones de las condiciones de la concesión debiendo someterse a la aceptación del concesionario. Cuando la modificación sea sustancial, la solicitud deberá tramitarse de acuerdo con lo establecido en los apartados 2 y siguientes del artículo 110 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto. Tendrán carácter de modificación sustancial las definidas en el apartado 2 del artículo 113 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto.

Si la modificación no es sustancial, requerirá únicamente informe previo del director de la Autoridad Portuaria, que será elevado por el presidente al Consejo de Administración para la resolución que proceda.

Será admisible la unificación de dos o más concesiones a petición de su titular previa autorización de la Autoridad Portuaria, siempre que se cumplan las siguientes

condiciones:

- a) *Las concesiones han de ser contiguas o estar unidas por una instalación común.*
- b) *Las concesiones deben formar una unidad de explotación. A estos efectos, se entenderá que existe unidad de explotación cuando las concesiones desarrollen la misma actividad y dispongande elementos comunes necesarios para su correcta explotación. Asimismo, habrá unidad de explotación cuando, desarrollando la misma actividad, la explotación conjunta de las concesiones suponga una mejora respecto a la explotación independiente de cada una de ellas.*
- c) *Las demás condiciones que fije la Autoridad Portuaria.*

En estos supuestos de unificación, el plazo que reste será el resultante de la media aritmética de los plazos pendientes de cada una de las concesiones ponderada, a juicio de la Autoridad Portuaria, o por superficie o por volumen de inversión pendiente de amortización con la actualización correspondiente.

Regla 33. División y unificación de la concesión.

La concesión podrá dividirse y/o unificarse a petición del titular previa autorización de la Autoridad Portuaria en los términos y condiciones establecidos por el artículo 115 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto.

Título VII. Extinción de la concesión

Regla 34. Causas y efectos de la extinción.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 121 de la Ley 48/2003, de 26 de

noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto, la concesión se extinguirá por:

- a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.*
- b) Revisión de oficio en los supuestos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.*
- c) Renuncia del titular, que solo podrá ser aceptada por la Autoridad Portuaria cuando no cause perjuicio a esta o a terceros*
- d) Mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el titular de la concesión.*
- e) Disolución o extinción de la sociedad titular de la concesión, salvo en los supuestos de fusión o escisión.*
- f) Revocación.*
- g) Caducidad*
- h) Rescate.*
- i) Extinción de la autorización o de la licencia de la que el título demanial sea soporte.*

En todos los casos de extinción de una concesión, la Autoridad Portuaria decidirá sobre el mantenimiento de las obras e instalaciones no desmontables, que revertirán gratuitamente y libre de cargas a la Autoridad Portuaria, o decidirá su levantamiento y retirada del dominio público por el concesionario y a sus expensas.

Si la Autoridad Portuaria no se pronuncia expresamente, se entenderá que opta por su mantenimiento, sin perjuicio de que, previamente a la fecha de extinción, pueda decidir su levantamiento y retirada.

En el caso de que la Autoridad Portuaria haya optado por el levantamiento de las

obras e instalaciones, el titular retirara las mismas en el plazo fijado en el título concesional, pudiendo la Autoridad Portuaria ejecutar subsidiariamente los trabajos que no haya efectuado el titular en el plazo fijado.

Si la Autoridad Portuaria hubiese optado por el mantenimiento, el titular procederá a la reparación de las obras e instalaciones en el plazo y condiciones indicadas por aquella.

En los casos en que el órgano competente de la Comunidad Autónoma declare el suelo objeto de la concesión como contaminado, el titular de la concesión queda obligado a proceder a su cargo a la descontaminación del mismo.

De la recepción de los bienes revertidos, se levantará la correspondiente acta de la recepción por la Autoridad Portuaria, en presencia del concesionario. En el acta se reseñará el estado de conservación de los bienes revertidos, especificándose, en su caso, los deterioros que presenten. Si existieran deterioros, el acta servirá de base para instruir el correspondiente expediente, en el que se concretará el importe de las reparaciones necesarias, que se exigirá al concesionario. Si este no cumpliera esa obligación, responderá la garantía de explotación, y si esta no fuese suficiente se utilizará, si fuera necesario, el procedimiento administrativo de apremio.

La Autoridad Portuaria, sin más trámite, tomara posesión de los bienes e instalaciones, pudiendo solicitar a las empresas suministradoras de energía eléctrica, agua, gas y telefonía la suspensión del correspondiente suministro.

La Autoridad Portuaria no asumirá ningún tipo de obligación laboral o económica del titular de la concesión, vinculada o no a la actividad objeto del título extinguido.

Regla 35. Rescate de la concesión.

En el caso de que el dominio público otorgado fuera necesario, total o parcialmente, por razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales o a la protección del medio ambiente, así como

para la ejecución de obras, para la ordenación de terminales o para la prestación de servicios portuarios y que, para realizar aquellas o prestar estos,

fuera precise disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, la Autoridad Portuaria, previa indemnización del titular, podrá proceder al rescate de la concesión. Asimismo, se podrá proceder al rescate de una concesión cuando no sea posible alcanzar un acuerdo con el concesionario en un procedimiento de revisión de concesiones.

La valoración de las indemnizaciones, en caso de rescate total o parcial, atenderá a los conceptos establecidos en el artículo 124.6 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto. El pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en caso de rescate parcial, con la modificación de las condiciones de la concesión. En estos dos últimos supuestos se requerirá la conformidad del concesionario.

Realizada la entrega a la Autoridad Portuaria de los bienes rescatados, se devolverá la garantía de explotación, a solicitud del concesionario, con la deducción, en su caso, de las cantidades que el concesionario deba hacer efectivas en concepto de penalidades y responsabilidades en que haya podido incurrir. En el caso de rescate parcial, se devolverá la parte de la garantía de explotación que proporcionalmente corresponda en función de los bienes rescatados.

Regla 36. Caducidad de la concesión.

Serán causas de caducidad de la concesión los siguientes incumplimientos:

- a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras por causas no justificadas, durante el plazo que se fija en el título.*
- b) Impago de una liquidación por cualquiera de las tasas giradas por la Autoridad Portuaria durante un plazo de doce meses, en los términos*

establecidos en el artículo 123.1.b) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto.

- c) Falta de actividad o de prestación del servicio durante un período de doce meses, a no ser que, a juicio de la Autoridad Portuaria, obedezca a causa justificada.*
- d) Ocupación del dominio público no otorgado.*
- e) Incremento de la superficie, volumen o altura de las instalaciones en más del diez por ciento sobre el proyecto autorizado.*
- f) Desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título, así como el desarrollo de actividades sin el título habilitante para su ejercicio.*
- g) Cesión a un tercero del uso total o parcial, sin autorización de la Autoridad Portuaria.*
- h) Transferencia del título de otorgamiento, sin autorización de la Autoridad Portuaria.*
- i) Constitución de hipotecas y otros derechos de garantía, sin autorización de la Autoridad Portuaria.*
- j) No reposición o complemento de las garantías definitivas o de explotación, previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.*
- k) Incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia este expresamente prevista como causa de caducidad en el título.*
- l) Persistencia en el incumplimiento del compromiso de superar el número mínimo de trabajadores que deben contratarse en relación laboral común adquirido por la empresa prestadora del servicio de manipulación de mercancías, si hubiera sido considerado como criterio en los pliegos de bases*

de los concursos para la adjudicación de concesiones de dominio público, tras haber mediado sanción con arreglo a lo que se dispone en el artículo 115.1.c de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

El expediente de caducidad de la concesión se tramitará con arreglo a lo previsto en el artículo 123.2 de la Ley 48/2003 y en lo previsto en el texto modificado por la ley 33/2010 de 5 de agosto, de 26 de noviembre.

La declaración de caducidad comportará la pérdida de las garantías constituidas. El titular de la misma no tendrá derecho a ninguna indemnización por las obras construidas, una vez declarada la caducidad de la concesión.

Título VIII. Régimen sancionador

Regla 37. Infracciones y sanciones.

El incumplimiento de las condiciones de la concesión dará lugar a la incoación del correspondiente expediente sancionador conforme a lo previsto en el capítulo III del título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, sin perjuicio de la caducidad de la concesión.

El titular de la concesión será sancionado por las infracciones que se establecen en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.

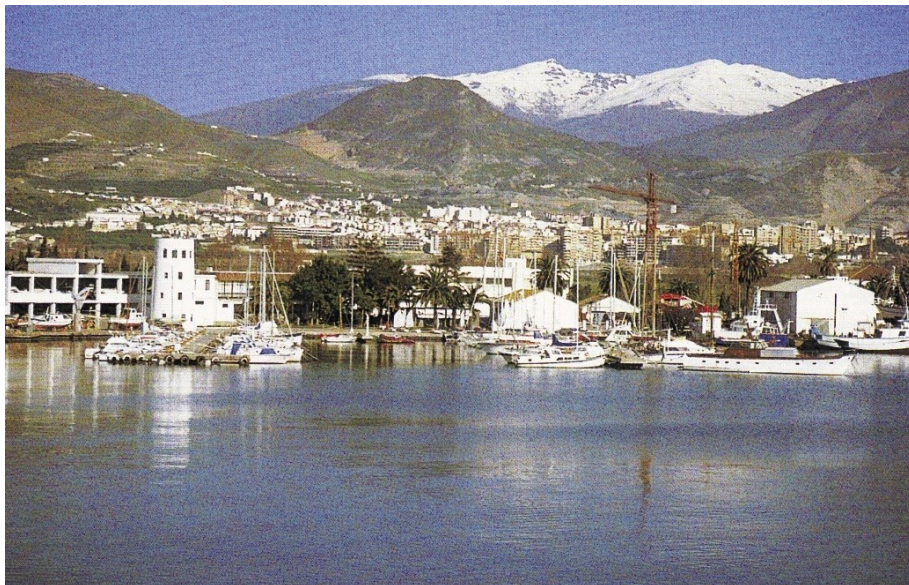
Las infracciones serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la legislación reguladora del procedimiento administrativo.

5 PUERTO DEPORTIVO

Historia

El puerto deportivo de Motril fue fundado en 1960 por un grupo de amigos que les encantaba el mundo de la náutica. En los años 60 el puerto no era un recinto cerrado y podía acceder todo el mundo. Dónde se encuentra actualmente el club náutico era una playa. Los socios en el comienzo montaron una caseta en esa playa con la idea de que fuese un club social y no sería hasta principios del año 61 cuando pusieron el primer pantalán flotante con unos 20 atraques. Cada miembro del club iba aportando unas cuotas mensuales para ir mejorando las instalaciones y así hacerlo más grande y a principios de los años 70 hicieron el primer pantalán fijo. A día de hoy es un club náutico situado en el recinto portuario de Motril que cuenta con 190 atraques entre pantalanes fijos y flotantes y de esloras desde 6 metros hasta 20.

Figura 6: Puerto deportivo de Motril 1970



FUENTE: Dirección Puerto deportivo

Figura 7: Puerto deportivo de Motril 1964.



FUENTE: Dirección puerto deportivo

El Real Club Náutico Motril, denominada así desde mayo del 2015 tras la concesión del título de “Real” expedido por la Casa de S.M. El Rey de España, anteriormente denominado Club Náutico Motril.

Por Orden Ministerial de 29 de abril de 1963 el Ministerio de Obras Públicas autorizó la ocupación de una parcela de 1844 metros cuadrados con destino a la construcción de Edificio Social.

Posterior a la O.M. de 30 de Julio 1969 autorizo la ocupación de otra parcela de 286 metros cuadrados con destino a casa de botes y finalmente la O.M. de 28 de mayo de 1976 autorizo la ejecución de las obras de ampliación y las instalaciones con la construcción de los pantalanes fijos. En el año 2020, se autoriza la ampliación de 3102 metros cuadrados de lámina de agua para la construcción de pantalanes flotantes.

Siendo los primeros Estatutos constituidos por el Gobierno Civil de Granada el 18 de febrero del 1967, tras su remisión por la Federación Española de Clubs Náuticos y otorgando el número 11 en el Fichero Provincial.

Está inscripto con el nº 16 en el Registro Andaluz de Entidades Deportivas.

Infraestructuras y servicios portuarios.

El puerto deportivo de Motril cuenta con 190 atraques, tanto pantalanes fijos como flotantes. En 2002 fue cuando incorporaron los pantalanes flotantes e incluyeron 29 atraques más por la flexibilidad a la hora de desplazarlos y por ser más económicos. La ventaja principal de los flotantes es la movilidad. En el momento que se pueda acabar la concesión del puerto se pueden desmontar y montar en otro lugar sin mayor coste, la obra civil es poco flexible y se perdería.

Los atraques van desde los 6 metros de eslora a los 20 metros.

6 x 2,00 (metros de eslora x manga)

8 x 2,90

10x 3,50

12 x 4,00

16 x 4,50

20 x 5,50

Actualmente debido a la alta demanda que sufre el puerto y nuevas incorporaciones, están realizando un estudio para aumentar con un nuevo pantalán flotante el puerto para dar 20 atraques más. Tienen la autorización de la autoridad portuaria.

Servicios

En el recinto del club náutico encontramos servicios tanto de carácter portuario como sociales. Dentro de la infraestructura en la parte de ocio que

está abierta también a los transeúntes que hacen noche podemos encontrar:

- Una zona de bar, con un restaurante y terraza con un amplio menú.
- Una sala de reuniones y un amplio salón con televisión y sofás para descansar.
- El club ofrece también un servicio de guardería para los más pequeños, así como su correspondiente escuela de vela.
- También dispone de dos instalaciones de pádel y una piscina.
- La zona de sanitarios está abierta también a los transeúntes, con sus duchas y zona de aseo.

En la parte de servicios portuarios se encuentran:

- Las boyas de amarre que son exclusivas para los socios.
- 1 grúa para embarcaciones pequeñas que puede izar hasta 2 toneladas y para barcos de menos de 7m de eslora. Cuando son barcos de mayor tonelaje se contrata a una empresa externa que trae una grúa con capacidad de izado de hasta 80 toneladas. Para su uso se suele reunir varios movimientos para la rentabilidad de la operativa.

Figura 8: Grúa de izado.



FUENTE: Elaboración propia

- 1 grúa más pequeña para los pertrechos.

Figura 9: Grúa para pertrechos.



FUENTE: Elaboración propia

- Una zona de varadero en la que se ofrecen los servicios de limpieza de obra viva con agua a presión y pintura.

Figura 10: Zona de varadero y combustible al lado.



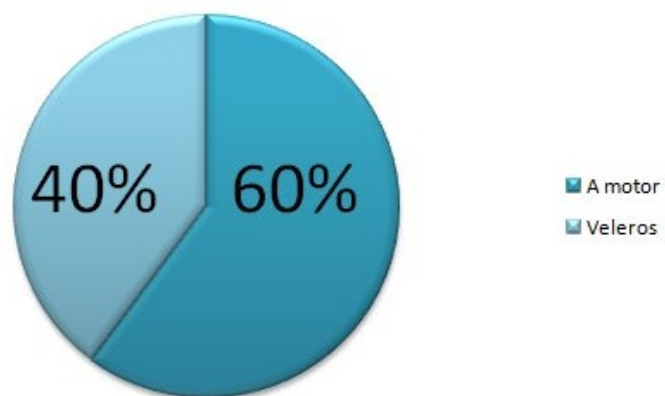
FUENTE: Elaboración propia

- Suministro de combustible.
- No disponen de marina seca, hay una, pero es una empresa diferente al club.
- El punto limpio lo lleva una empresa externa y el club es el encargado de notificar para la recogida.

Tráficos

El puerto de Motril dispone de 190 atraques de los cuales en el momento de la visita había ocupados 143, es decir, un 75% de la ocupación en temporada baja. De esas 143 plazas ocupadas 86 son barcos a motor de esloras entre 6 metros hasta 20 y con años de matriculación desde 1992 hasta 2019. Veleros hay 57 con esloras entre 7 metros y 16 metros el más grande y los años de matriculación de estas embarcaciones comprenden entre el año 1989 hasta 2018.

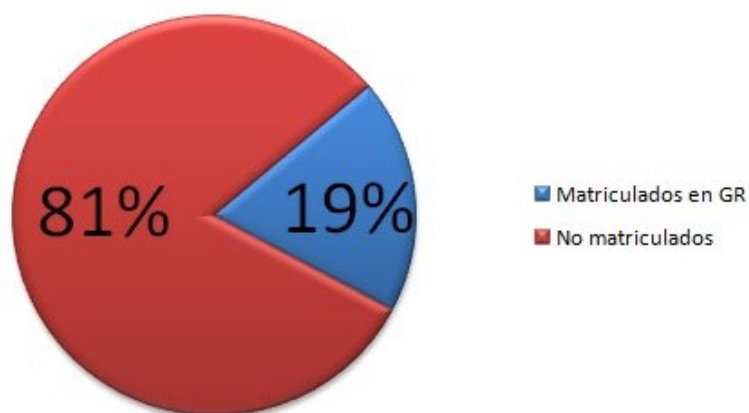
Ilustración 5 Porcentaje de embarcaciones a motor frente a veleros



FUENTE: Elaboración propia

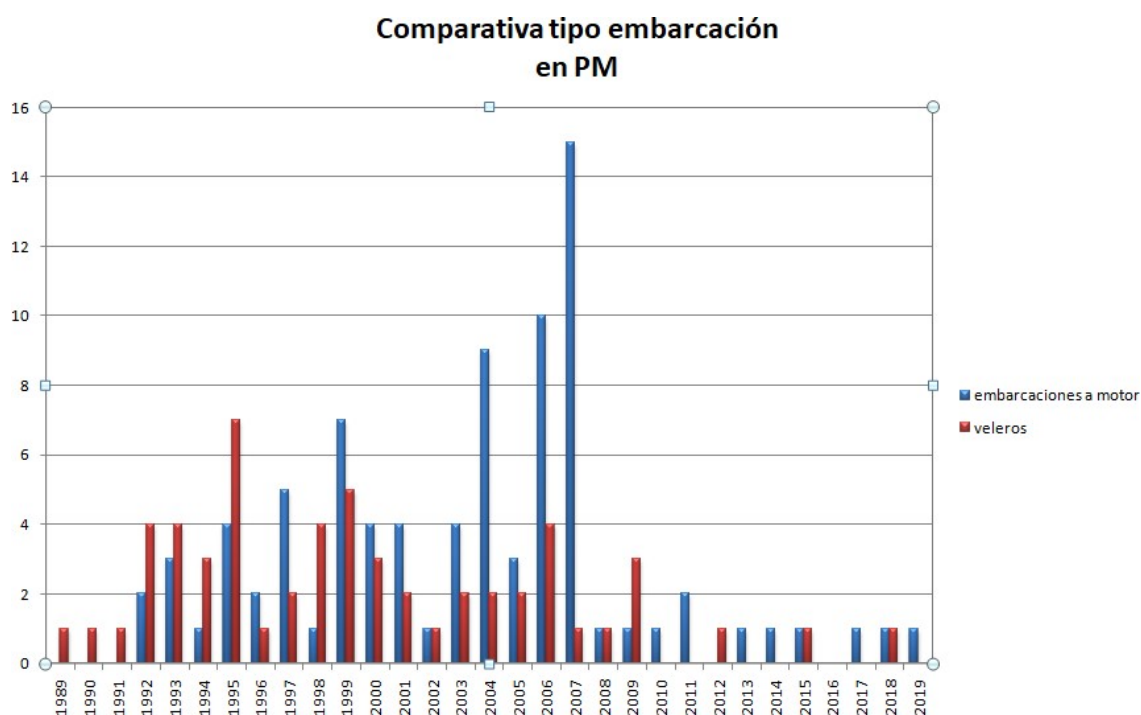
Embarcaciones matriculadas en Granada solo son 27.

Ilustración 6 Porcentaje de embarcaciones matriculadas en Granada



FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 7 Número de embarcaciones matriculadas por año y tipo



FUENTE: Elaboración propia

Este gráfico es una comparativa por años de los barcos matriculados en el puerto. Aquí se puede observar como las embarcaciones a motor hasta el año 2008 iban en constante crecimiento siendo 2006 y 2007 los años de mayor

matriculación de embarcaciones de este tipo. Para los veleros el mayor volumen de embarcaciones matriculadas se concentra antes del año 2000.

Para la obtención de todos estos datos he ido al Club Náutico de Motril, y he recogido las matrículas y el tipo de embarcación personalmente. La realización de los gráficos lo he hecho con una hoja Excel.

Tarifas

Las tarifas las he extraído del documento “Tarifas aprobadas asamblea general extraordinaria de 14/04/2018” que me ha proporcionado el Club.

La cuota por hacerse socio del club actualmente es de 1500€ a fondo perdido. Se puede heredar la condición de socio si alguno de los hijos del actual socio cumple la mayoría de edad estipulada por el club que está en 28 años. Una vez eres socio hay que pagar una mensualidad, que incluye la cuota de socio más los miembros de la familia comprendidos entre esas edades. Si superan esa edad no tienen que pagar.

Descripción	Importe por mes
Cuota socio	45,74 €
Menores 10 años	1,85 €
Menores 10-15 años	3,00 €
Menores 15-23 años	3,55 €
Menores 23-28 años	5,60 €

Se puede ser socio sin tener en propiedad un atraque o en alquiler. Al tener una embarcación también incrementa el precio por el amarre, tanto si es alquilado o en propiedad, diferenciando las mensualidades.

Amarre socios derecho uso preferente		
Eslora	Manga	Cuota bimensual
6 m	2 m	44,10 €
8 m	2,90 m	85,20 €
10 m	3,50 m	128,40 €
12 m	4 m	176,00 €
16 m	4,50 m	263,90 €
20 m	5,50 m	447,40 €

Alquiler amarre socios		
Eslora	Manga	Cuota bimensual
6 m	2 m	86,70 €
8 m	2,90 m	169,60 €
10 m	3,50 m	252,90 €
12 m	4 m	346,90 €
16 m	4,50 m	520,30 €
20 m	5,50 m	839,20 €

El uso de la grúa fija para la varada o botadura de embarcaciones de hasta 2,5 toneladas tiene las siguientes tarifas por operación, siendo una operación la varada y otra diferente la botadura:

Tasa por uso de grúa fija embarcaciones hasta 2,5 Tm	
Varada o botadura de embarcaciones menores de 7 m	12,00 €
Varada o botadura de embarcaciones mayores de 7 m	18,60 €
Por utilización de la grúa en movimiento de pertrechos	6,90 €

Al varar la embarcación el club ofrece los servicios de limpieza de cascos con compresor de agua y también la limpieza manual que tiene las siguientes tarifas según esloras:

Tasas por trabajos de limpieza de cascos con compresor a socios	
Embarcaciones menores de 7 metros	23,70 €
Embarcaciones entre 7 y 8,5 metros	47,60 €
Embarcaciones entre 8,5 y 11 metros	55,35 €
Embarcaciones entre 11 y 13 metros	62,00 €
Embarcaciones entre 13 y 16 metros	79,35 €

El propietario en la zona de varada está exento de pagar durante 10 días, si pasados esos días no bota la embarcación se cobrará una tarifa diaria por hacer uso de ese espacio.

Tasas penalizadoras por ocupacion de marina seca	
Primeros 10 días	Exento
Embarcaciones menores de 7 metros	3,75 €
Embarcaciones entre 7 y 8,5 metros	5,01 €
Embarcaciones entre 8,5 y 11 metros	6,00 €
Embarcaciones entre 11 y 13 metros	7,21 €
Embarcaciones entre 13 y 16 metros	8,30 €

El club de Motril también ofrece los mismos servicios para transeúntes, pero con tarifas diferentes. Las tarifas son más genéricas y no se diferencian entre tantos tipos de esloras.

Para el uso de amarres de transeúntes hay disponibilidad limitada, se intenta que haya siempre al menos de 16 a 20 metros 1 amarre disponible y del resto más al ser las embarcaciones que mayor tráfico tienen.

El precio de los amarres es diario y tienen los beneficios de un socio.

Atraques para transeúntes por día		
Eslora	Manga	Día
6 m	2 m	16,94 €
8 m	2,90 m	24,20 €
10 m	3,50 m	30,25 €
12 m	4 m	44,77 €
16 m	4,50 m	60,50 €
20 m	5,50 m	84,70 €

También se les ofrece el servicio grúa con un incremento de la tarifa

bastante sustancial y diferenciando en embarcaciones menores de 7 metros o mayores.

Tasa por uso de grúa fija embarcaciones hasta 2,5 Tm	
Varada o botadura de embarcaciones menores de 7 m	12,00 €
Varada o botadura de embarcaciones mayores de 7 m	18,60 €
Por utilización de la grúa en movimiento de pertrechos	6,90 €

Al ofrecer el trabajo de varada o botadura, también se ofrece limpieza de cascos.

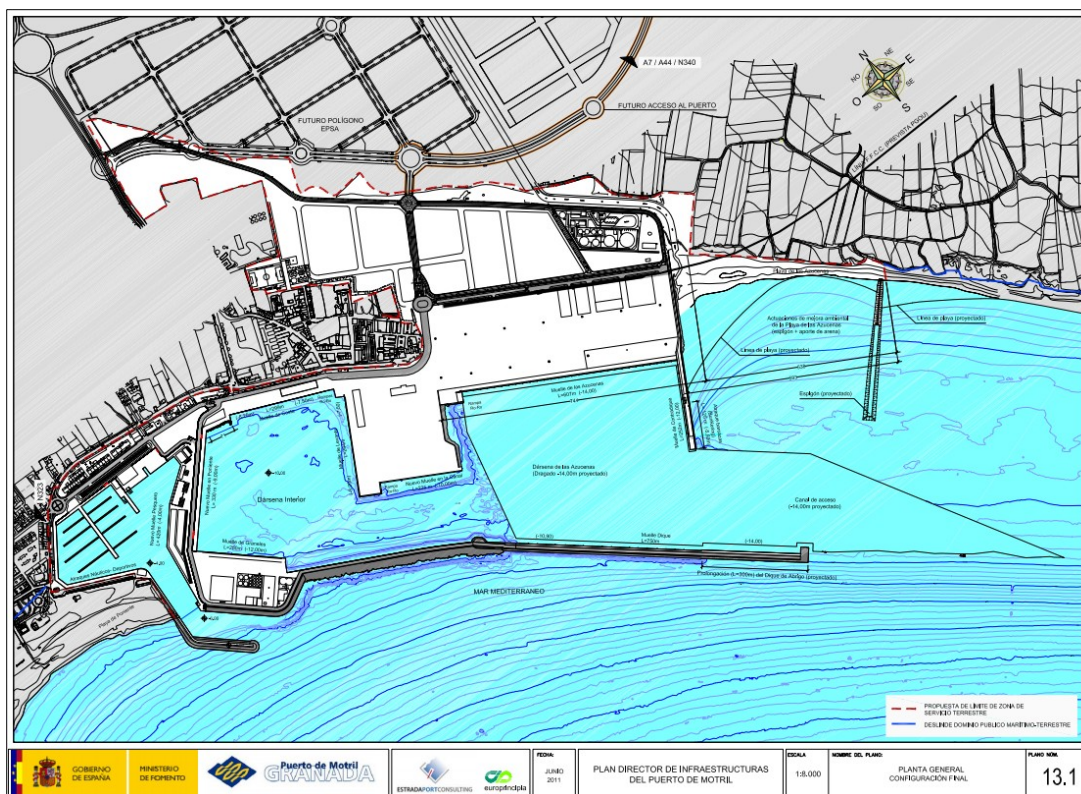
Tasas por trabajos de limpieza de cascos con compresor a transeuntes	
Embarcaciones menores de 8 metros	58,08 €
Embarcaciones entre 8 y 10 metros	111,32 €
Embarcaciones mayores de 10 metros	181,50 €

Y marina seca.

Tasas penalizadoras por ocupacion de marina seca	
Buque menor de 8 metros	12€/día
Buque mayor de 8 metros	20€/día

Futuros proyectos

El futuro del puerto deportivo está reflejado en el Plan Director de 2011, dónde quieren trasladar el puerto a otra ubicación en el exterior del recinto comercial. El concepto que se quiere trabajar es un puerto con paseo marítimo más accesible a los turistas (Estrada et al., 2011).



Actualmente el puerto se encuentra dentro de la dársena comercial, la intención con este nuevo proyecto es excavar en lo que ahora se conoce como playa de poniente inundarla y obtener 100000 m² de lámina de agua y 750 amarres en un proyecto sostenible y con un impacto mínimo. Es un proyecto muy ambicioso valorado sobre unos 40 millones de euros.

6 CONCLUSIONES

El proyecto de ampliación del puerto de Motril considero que no tiene sentido por varias razones. La primera de ellas es la intención de sacar el puerto deportivo de la ubicación actual, en la que se ha encontrado toda la vida y tiene un enlace sentimental con sus socios, para ampliar la ruta comercial de un puerto que apenas ha crecido en las últimas décadas. Esto tendría sentido si el puerto comercial hubiera aumentado el tráfico en los últimos años, pero cada vez renuevan menos líneas regulares y los ferrys tienen un tráfico irregular, siendo la época de verano cuándo siempre están disponibles estas líneas, Motril-Nador y Motril-Orán.

La segunda razón es querer convertir un puerto deportivo en un enlace turístico de interés con complejos hoteleros para un puerto que apenas ha visto crecimiento de socios y los amarres se han aumentado en 20 en las últimas dos décadas sin llegar nunca a la sobrepoblación. El aumento de más de 500 amarres más desde mi punto de vista no tiene mucho sentido teniendo en consideración que en toda la costa de Granada hay unos 400 amarres disponibles y el tráfico no se ha visto en constante crecimiento.

La tercera razón es la bocana del nuevo proyecto desprotegida del levante que es muy predominante en esta zona y será un continuo desgaste para las embarcaciones. Esta tiene fácil solución prolongando el dique paralelo al del puerto comercial.

7 BIBLIOGRAFÍA

- BOE 191. (2010). Ley 33/2010, de 5 de agosto de modificación de la ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. *BOE 191*. Retrieved from <https://www.boe.es/boe/dias/2010/08/07/pdfs/BOE-A-2010-12703.pdf>
- BOE 253. (2011). Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. *BOE.Es - BOE-A-2011-16467*. Retrieved from <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>
- BOE 264. (2003). Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. *BOE.Es - BOE-A-2003-20254* . Retrieved from <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-20254>
- BOE 275. (1980). Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos. *BOE.Es - BOE-A-1980-25004*. Retrieved from <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1980-25004&p=19891212&tn=1#ci>
- BOE 83. Orden FOM/938/2008, de 27 de marzo, que aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario estatal. , *BOE.es - BOE-A-2008-6141 § (2008)*.
- Estrada, J., Estrada, A., Janer, N., Delgado, D., Martínez, F., & Usabiaga, J. (2011). Plan director de infraestructuras del puerto de Motril. *Estrada Port Consulting. Ministerio de Fomento*. Retrieved from <http://www.puertos.es/es-es/Documents/DocumentoAlcancePDIMotril.pdf>
- feaptd. (2021). Federación española de asociaciones de puertos deportivos y turísticos. Retrieved May 27, 2021, from [feaptd.es website: https://feapdt.es/](https://feapdt.es/)

González-Méndez, F. (2010). Pliego de condiciones particulares para el otorgamiento de concesión administrativa de zona náutico deportiva y zona de reparación de buques en la dársena interior del puerto de Motril. *Autoridad Portuaria de Motril*. Retrieved from https://www.apmotril.com/licitacion/condiciones_particulares.pdf

www.apmotril.com. (2021). Retrieved May 27, 2021, from <https://apmotril.sede.gob.es/>

AVISO:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Grado de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros,

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Grado, así como el profesor tutor/director no son responsables del contenido último de este Trabajo.”